

434-30
22

Trajectnota A4/A16

A4 Dinteloord - Bergen op Zoom

A16 Moerdijk - Breda

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat



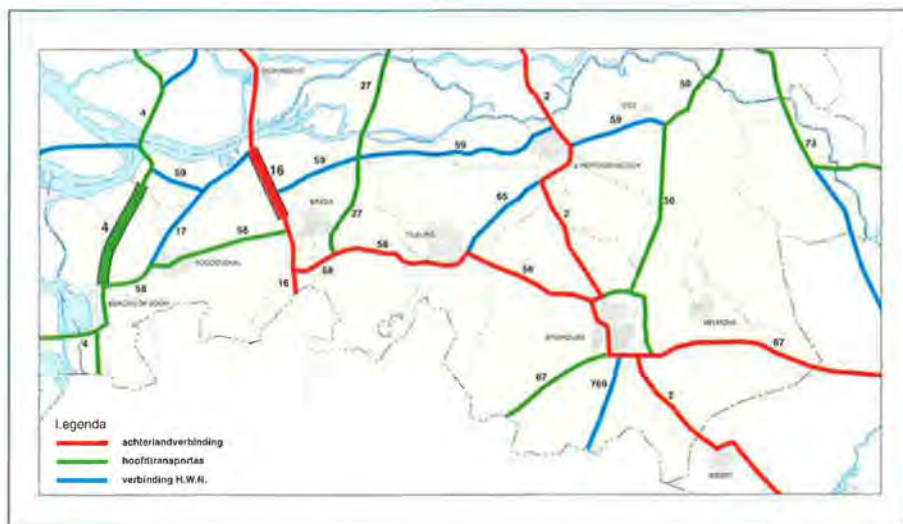
Directie Noord-Brabant

Nota in hoofdlijnen

P 434 - 30

(2e ex)

Nota in hoofdlijnen



Inleiding	pag. 2
Alternatieven en varianten	pag. 3
Effecten	pag. 6
Effectvergelijking	pag. 11
Besluitvormingsprocedure	pag. 15

Inhoud

Hoewel de A4 en de A16 een verschillende problematiek kennen is ervoor gekozen de oplossingen hiervoor in samenhang met elkaar te bestuderen en in één trajectnota te presenteren. Verbetering aan de ene weg zou namelijk invloed hebben op de verkeersafwikkeling op de andere. De effecten van de verbeteringen beïnvloeden elkaar eveneens. Gezamenlijke bestudering en besluitvorming ligt dan voor de hand. Met deze *Nota in Hoofdlijnen* kunt u zich een mening vormen over de voorliggende plannen.

De Trajectnota A4/A16 geeft een beschrijving van plannen voor verbetering aan twee wegen in het westen van Noord-Brabant. Het gaat om de N259 (ook wel vervangende A4 of Zoomweg-noord genoemd) tussen Dinteloord en Bergen op Zoom, en de A16 tussen Moerdijk en Breda. Beide wegvakken zijn als studieobject opgenomen in het Structuurschema Verkeer en Vervoer (Tweede SVV). Daarin is de beoogde structuur van het totale wegennet in kaart gebracht. Het Tweede SVV geeft aan dat voor de A4 een studie wordt uitgevoerd naar de aanleg van een autosnelweg (2x2 rijstroken) en voor de A16 naar verbreding van de autosnelweg (tot 2x3 rijstroken). Beide wegen zorgen ervoor dat belangrijke economische centra met elkaar verbonden zijn. Een achterlandverbinding, zoals de A16, speelt een belangrijkere rol dan een hoofdtransportas, zoals de A4. Dat komt omdat de eerstgenoemde de Randstad - Mainport Rotterdam - verbindt met economische centra in het buitenland (Antwerpen en het Roergebied).

Inleiding

Bij dit soort (grote) infrastructurele projecten zijn gevolgen voor het milieu te verwachten. Daarom kent de wet een verplichting om hiervoor de milieu-effecten in beeld te brengen, een zogeheten milieu-effectrapport (MER). Om een oplossing van de bestaande problemen te kunnen kiezen, zijn gegevens over alle van belang zijnde aspecten verzameld en in een gecombineerde trajectnota/MER samengebracht.

Deze nota schrijft geen pasklare oplossing voor, maar draagt gegevens aan op basis waarvan de betrokkenen hun mening geven. De minister van Verkeer en Waterstaat maakt, in overeenstemming met de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM), op basis van de nota, adviezen en inspraakreacties, een keuze uit de voorgedragen alternatieve op-

lossingen. De precieze besluitvormingsprocedure staat aan het eind van deze samenvatting beschreven.

Belangrijk voor de keuze is de vraag of deze bijdraagt aan het oplossen van de bestaande en in de toekomst te verwachten problemen en dat er geen onaanvaardbare nieuwe problemen worden gecreëerd.

Probleemstelling

Een belangrijke aanleiding om plannen te maken voor de verbetering van de N259/A4 en de A16 is het bestaan van vertraging op beide wegen.

De N259, de huidige weg tussen Dinteloord en Bergen op Zoom, is op dit moment een drukke tweestrooksweg, die langs en door een aantal woonkernen voert (Dinteloord, Steenberg, Klutsdorp, Halsteren en de noordrand van Bergen op Zoom). Op diverse plaatsen staan verkeerslichten. Bij sommige dorpen gaat het verkeer om de bebouwde kom heen, bij andere, zoals Halsteren, gaat een aanzienlijk deel van het verkeer dwars door de woonkern. De woon- en leefsituatie – veiligheid, geluidhinder, barrièrewerking enzovoort – is voor mensen in deze plaatsen een belangrijk probleem.

De A16 is op dit moment een autosnelweg met in beide richtingen twee rijstroken. Er ontstaat regelmatig vertraging en de verwachting is dat deze door de toenemende hoeveelheid verkeer in de toekomst alleen nog maar groter wordt. Door het smalle dwarsprofiel en de vormgeving van de aansluitingen is de weg ook verkeersonveilig.

Doel

Het doel is alternatieven te ontwikkelen die de knelpunten op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid in westelijk Noord-Brabant oplossen.

Daarbij gaat het concreet om:

- verbetering van de verkeersafwikkeling op zowel de A16, Moerdijk-Breda, als de N259 (A4), Dinteloord-Bergen op Zoom, en terugdringing van sluipverkeer op het onderliggende wegennet;
- verbetering van de verkeersafwikkeling waardoor de bereikbaarheid wordt vergroot en daarmee nadelige economische effecten beperkt blijven;
- verbetering van het woon- en leefmilieu nabij de N259 en de A16 voor wat betreft luchtkwaliteit, geluidhinder, risico's bij het vervoer van gevaarlijke stoffen en sociale beleving;
- verbetering van de verkeersveiligheid;
- bundeling van nieuwe met bestaande infrastructuur en bebouwingsconcentraties, waardoor versnippering van het buitengebied wordt vermeden;
- ondersteuning van de nationale en regionale ruimtelijk-economische structuur;
- het voorkomen van aantasting van waardevolle gebieden voor natuur en landschap (Groene Hoofdstructuur);
- beperking van effecten op het gebied van landbouw, recreatie en bosbouw;
- het treffen van mitigerende en compenserende maatregelen om negatieve effecten op natuur en landschap te beperken, dan wel op te heffen.

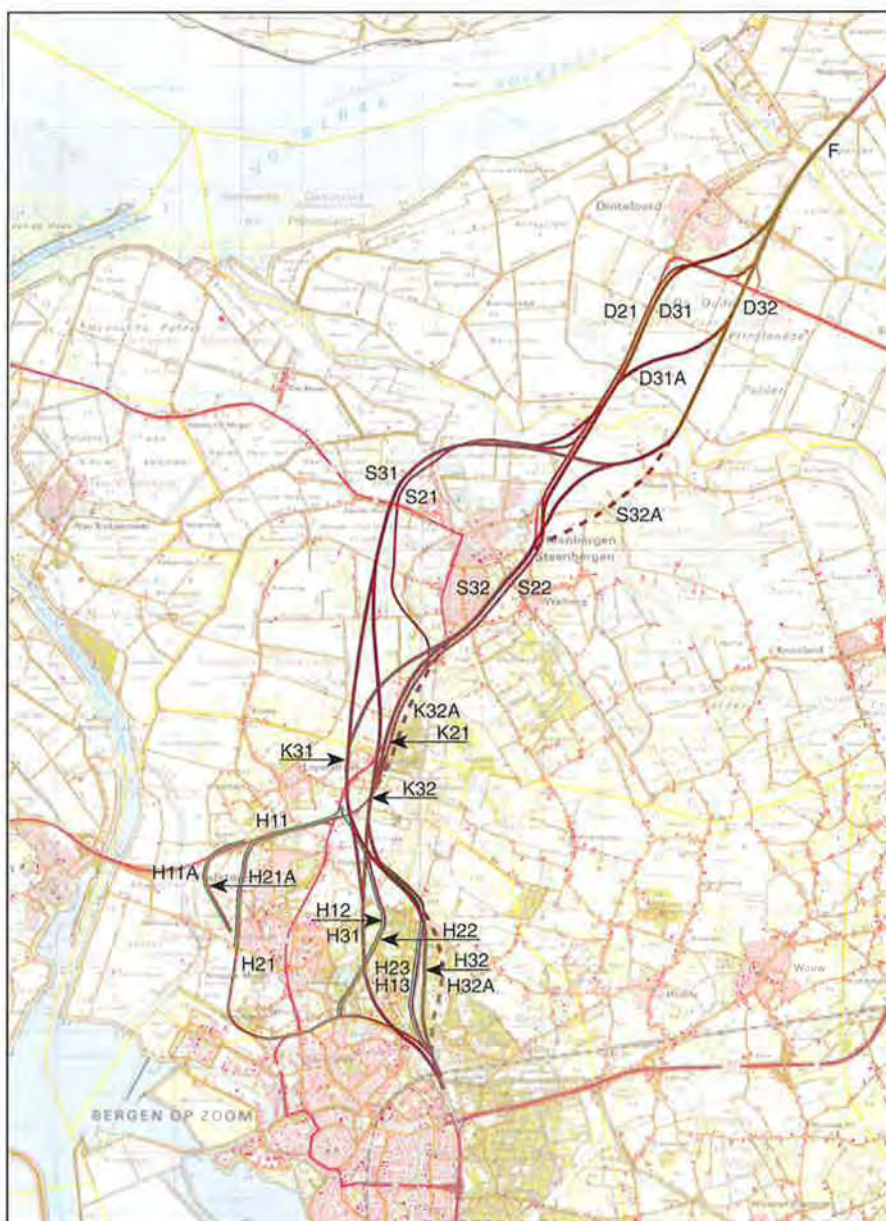
Halsteren



Alternatieven en varianten

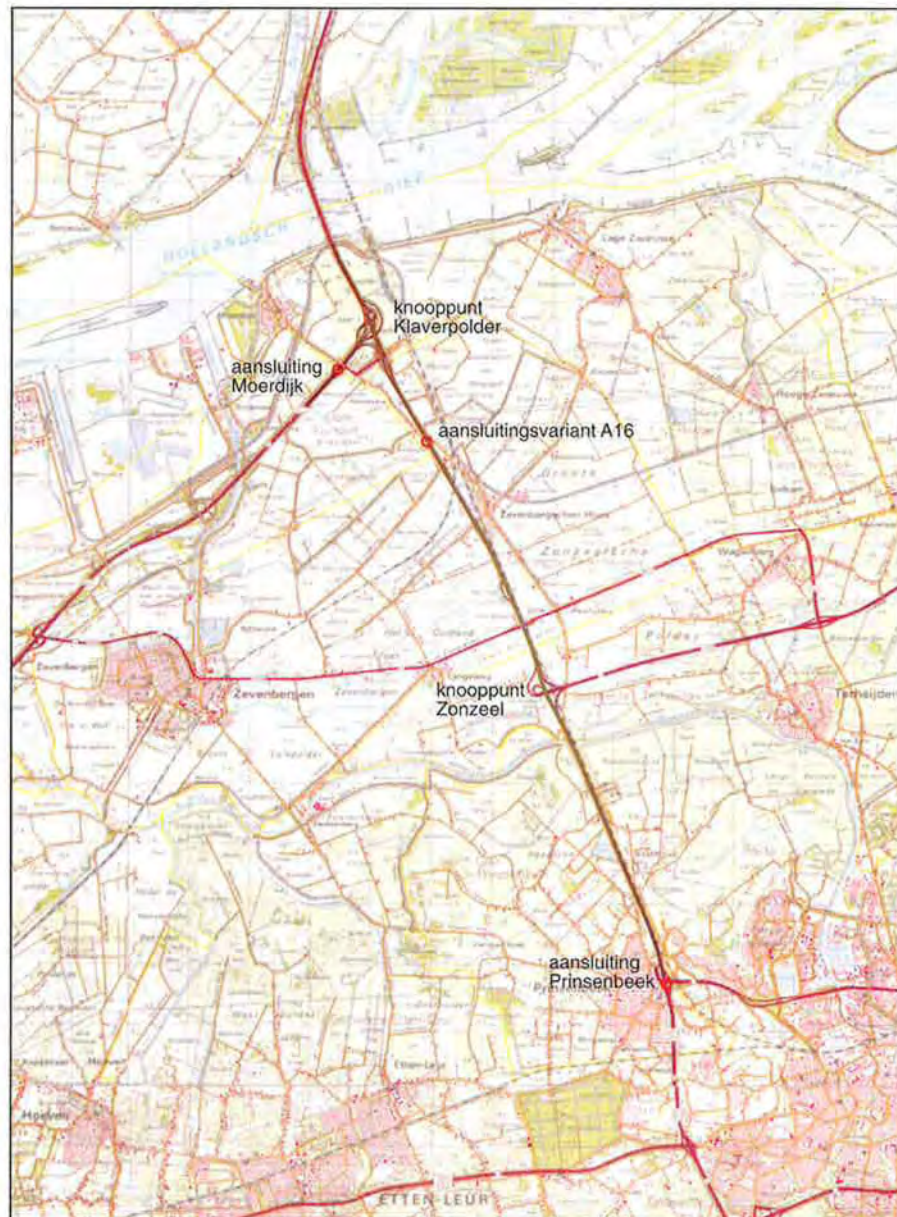
De trajectnota geeft voor zowel de A4 als de A16 een aantal verbeteringen aan. In totaal zijn daaruit negen alternatieven samengesteld met verbeteringen aan de N259 en/of de A16. Er is een nulalternatief, een nulplus-alternatief, nieuwe-wegalternatieven en een meest-milieuvriendelijk alternatief (MMA).

De alternatieven geven een beeld van de nieuwe situaties die kunnen ontstaan: voor de A4 een lokale omlegging bij Halsteren, een totaal nieuwe verbinding als autoweg of als autosnelweg tussen Dinteloord en Bergen op Zoom; voor de A16 al dan niet een verbreding. Er zijn verschillende varianten mogelijk zowel wat betreft de precieze tracering alsook wat betreft de precieze uitvoering van de weg. Voor de A4 zijn deze varianten uitgewerkt per tracégedeelte - Dinteloord, Steenbergen, Klutsdorp en Halsteren. Voor de A16 gaat het vooral om aansluitingsvarianten.



A4 GEDEELTE DINTELOORD-BERGEN OP ZOOM

Lokatie	Nulplusalternatief	Weginfrastructuuralternatieven	
		Autoweg 1x2	Autosnelweg 2x2
Dinteloord	F	F	F
		D21	D31, D31A, D32
Steenbergen		S21, S22	S31, S32, S32A
Klutsdorp		K21	K31, K32, K32A
Halsteren	H11, H11A, H12, H13	H21, H21A, H22, H23	H31, H32, H32A



A16 GEDEELTE MOERDIJK-PRINSENBEEK

Nulplusalternatief	Weginfrastructuuralternatieven	
ASW 2x2 (ROA)	ASW 2x2+ specifieke doel- groepstrook (SDG)	ASW 2x3

Legenda

	autosnelweg
	autoweg
	nulplus

Nulalternatief

Dit alternatief beschrijft de situatie in 2010 bij ongewijzigd beleid. Alleen bestaande beleidsvoornemens over de infrastructuur (Tweede SVV en Rail 21) worden uitgevoerd. Ter hoogte van Zevenbergschen Hoek (A16) en Halsteren (N259) is voorzien in extra geluidwerende maatregelen. Het nulalternatief dient als referentiekader voor de beoordeling van de overige alternatieven.

Nulplusalternatief

Dit alternatief gaat net zoals het nulalternatief uit van handhaving van de bestaande verbindingen. Het verschilt echter op een aantal essentiële punten:

- onderzoek naar maatregelen om het autogebruik te verminderen, door personen en goederen via andere vervoerswijzen dan de auto te vervoeren;
- het bedrijventerrein Dintelmond kan bij Fijnaart een aansluiting op de bestaande autosnelweg A4/A29 krijgen;
- de N259/A4 wordt om de kom van Halsteren heen geleid, waarbij kan worden gekozen uit oostelijke en westelijke varianten;
- de A16 krijgt voldoende brede rijstroken en vluchtstroken, terwijl het knooppunt Klaverpolder (A16/A17) wordt gecompleteerd;

- bij de A16 en de A17 kunnen de bestaande op- en afritten (aansluitingen) verdwijnen, terwijl er nieuwe aansluitingen bij kunnen komen: op de A16 bij Zevenbergschen Hoek, op de A17 bij Moerdijk. Eventueel kunnen ook beide worden gerealiseerd.

Nieuwe-wegalternatieven

De nieuwe-wegalternatieven gaan wat betreft de Zoomweg-noord uit van de aanleg van de A4 als autoweg (1x2 rijstroken) of als autosnelweg (2x2 rijstroken). Beide kennen bij Fijnaart de optie van een aansluiting voor het bedrijventerrein Dintelmond. Langs Dinteloord loopt de nieuwe autoweg vrijwel over het bestaande tracé van de N259. Voor de autosnelwegtracés bestaan verschillende varianten: ze volgen ofwel zoveel mogelijk het bestaande tracé ofwel de Molenweg of een combinatie van de Molenweg en de Potmarkreek. Bij Steenbergen zijn er voor zowel de autoweg als de autosnelweg twee mogelijke routes: de nieuwe weg loopt of ten oosten of ten westen langs Steenbergen en Klutsdorp. Bij Halsteren wordt de huidige N259 om de kern heen geleid. Westelijk zijn alleen varianten voor de autoweg uitgewerkt; oostelijk voor zowel de autoweg als de autosnelweg. De verschillende varianten komen uit bij de Randweg-Noord of de Randweg-Oost in Bergen op Zoom.

Voor de A16 gaat het bij het nieuwe-wegalternatief niet om een nieuw tracé, maar om een verbreding tot 2x3 rijstroken. Hier bestaat de mogelijkheid nieuwe aansluitingen bij Zevenbergschen Hoek (A16) en/of Moerdijk (A17) te realiseren.

Meest milieuvriendelijke alternatief (MMA)

Het MMA is het alternatief waarbij de beste mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast. Het is een reëel en uitvoerbaar alternatief dat het gesignaleerde probleem in zekere mate oplost. Het combineert onderdelen uit de verschillende andere alternatieven en varianten zodanig dat voor het milieu de minste schade ontstaat. Dit leidt tot een alternatief waarbij de A4 is uitgevoerd als lokale omlegging bij Halsteren volgens de meest westelijk gelegen variant (H11A). De A16 wordt verbreed tot 2x3 rijstroken waarbij de maximum snelheid wordt beperkt tot 100 km/uur.

Alternatiefcombinaties

De verschillende alternatieven voor de A4 en de A16 zijn vervolgens in negen alternatiefcombinaties samengevoegd. Er zijn weliswaar meer combinaties mogelijk, maar de effecten van die combinaties zijn uit deze negen af te leiden. In de tabel zijn deze alternatieven opgesomd als een combinatie van een A4-alternatief en een A16-alternatief.

Combinatie	A4	A16
1: nul	nul	nul
2: nulplus	omlegging Halsteren	autosnelweg (2x2-ROA)
3: nul/2x3	nul	verbreding (2x3)
4: nulplus/2x3	omlegging Halsteren	verbreding (2x3)
5: aw/nul	autoweg (1x2)	nul
6: aw/2x3	autoweg (1x2)	verbreding (2x3)
7: asw/nul	autosnelweg (2x2)	nul
8: asw/2x3	autosnelweg (2x2)	verbreding (2x3)
9: MMA	omlegging Halsteren (H11A)	verbreding (2x3), 100 km/u

Effecten

De effecten van de alternatieven zijn in de trajectnota uitgesplitst in meerdere aspecten. Deze *Nota in Hoofddlijnen* beschrijft bij elk aspect eerst de situatie in het jaar 2010 in het geval er geen maatregelen worden genomen: het nulalternatief. Verder beschrijft ze alleen de effecten van alternatieven en varianten die hiervan sterk afwijken.

Verkeer en vervoer

Wat verkeer en vervoer betreft is gekeken welk effect de alternatieven hebben op de groei van het verkeer, bereikbaarheid over de weg en verkeersveiligheid. Binnen het nulplusalternatief is onderzocht of er aanvullende maatregelen bestaan om voor het autogebruik van personen en goederen alternatieven aan te bieden.

Groei van het verkeer

Er wordt in het jaar 2010 bij ongewijzigd beleid nogal wat meer gereisd dan in 1990. Dat geldt zowel voor het aantal verplaatsingen per auto, vrachtauto of openbaar vervoer, als voor de in totaal afgelegde afstand. Men gaat 30 à 40 procent vaker met de personenauto op stap, en ruim 15 procent vaker met het openbaar vervoer. Voor de korte afstanden daalt het aandeel van het openbaar vervoer overigens met circa 3 procent. Vrachtauto's zullen 44 procent vaker worden gebruikt.

In de periode 1990-2010 leidt de toename van het aantal verplaatsingen tot een groei van het aantal afgelegde kilometers met 37 procent. Samen met de groei die tussen 1986 en 1990 plaatsvond (10%) blijft de totale toename tot 2010 net onder het van het Tweede SVV afgeleide regionale streefcijfer van 49 procent.

De verschillen tussen de alternatieven zijn niet groot. Qua afgelegde afstand liggen ze dicht bij elkaar. In het meest milieuvriendelijke alternatief is het aantal afgelegde kilometers het laagst; in alternatief 8 (asw/2x3) het hoogst.

Door aanvullingen op het pakket openbaar vervoermaatregelen uit het nulalternatief (Rail 21 en verbeterd streekvervoer) zal het aandeel openbaar vervoer nauwelijks stijgen, zo is de verwachting. Het aandeel OV-verplaatsingen stijgt wel bij de grotere afstanden (meer dan 30 kilometer).

De hoeveelheid vrachtverkeer kan in de diverse alternatieven alleen significant afnemen door het treffen van ingrijpende maatregelen.

Bereikbaarheid

Door de groei van het verkeer zullen er meer files ontstaan, waardoor de bereikbaarheid zal dalen. Ook de belangrijke verbindingen tussen Rotterdam en Antwerpen en Rotterdam en Duitsland zullen verslechteren. Het Tweede SVV geeft aan dat op een hoofdtransportas, zoals de A4, maximaal 5 procent van het in een etmaal passerende verkeer vertraging mag ondervinden; voor een achterlandverbinding, als de A16, geldt dat voor maximaal 2 procent. In het nulalternatief zal de kans op vertragingen op de N259/A4 tot het jaar 2010 plaatselijk meer dan verdrievoudigen ten opzichte van 1990: van 8 procent tot 26 procent. Op de A16 stijgt die kans van 6 procent in 1990 tot 13 procent in 2010.

Alleen het MMA en de alternatieven waarbij de A4 als autosnelweg is uitgevoerd halen de 5-procentnorm voor vertragingen op de A4. De A16-alternatieven met verbreding tot 2x3 rijstroken voldoen ruimschoots aan de vertragingnorm van 2%.

Verkeersveiligheid

In het nulalternatief zal het jaarlijks aantal verkeersslachtoffers (doden en gewonden) in het hele studiegebied (West-Brabant) met ongeveer een derde toenemen. Verwacht kan worden dat alle alternatieven, met uitzondering van het nul/2x3-alternatief, een minder sterke verslechtering van de verkeerssituatie zullen laten zien. Op de A4 en de A16 zelf zal de verkeersveiligheid aanzienlijk verbeteren.

Ruimtelijke ordening

Bij het effect op de ruimtelijke ordening is gekeken naar de bijdrage aan het verstedelijkingsbeleid (waaronder ook ruimtelijk-economische ontwikkelingen) en naar de mate waarin de nieuwe weg bundelt met bestaande infrastructuur.

In vergelijking met het nulalternatief zijn de meest gunstige effecten te verwachten wanneer de N259 ongewijzigd blijft en de A16 wordt verbreed (nul/2x3). De meest ongunstige effecten treden op wanneer de A16 niet wordt verbreed, terwijl de A4 als autoweg wordt uitgevoerd (aw/nul) en bij het nulplusalternatief. Deze alternatieven leveren slechts een beperkte bijdrage aan het verstedelijkingsbeleid, terwijl de nieuwe infrastructuur minimaal bundelt met de bestaande. De andere alternatieven scoren tussen deze twee uitersten in.

Economie

In het nulalternatief zorgen de vertragingen op de N259 en de A16 voor een verlies van 37 miljoen gulden per jaar. Indirect zorgt dit voor een slechte uitstraling op de aantrekkelijkheid van de regio. Westelijk Noord-Brabant is economisch sterk afhankelijk van de Rotterdamse en Antwerpse havens, en die zijn gebaat bij vlotte verbindingen met elkaar en met andere economische centra.

De (boven)regionale economische situatie wordt positief beïnvloed bij een verbetering van infrastructuur.

De alternatieven die uitgaan van de aanleg van een autosnelweg A4 (asw/nul en asw/2x3), leveren de grootste economische voordelen op. De kosten door vertraging vallen weg, terwijl de snelheidsverhoging tot 120 km/uur en een verkorting van de tracélengte economisch gunstig werken. De totale voordelen worden geraamd op 72 à 98 mil-

joen gulden. Wanneer alleen de A16 verbreed wordt of wanneer alleen de A4 als autoweg wordt uitgevoerd (nul/2x3, nulplus/2x3 en aw/nul) zijn de economische voordelen kleiner: zo'n 22 tot 32 miljoen gulden per jaar. Voor het MMA geldt dat de kosten door vertraging wegvallen. Daartegenover staat dat men een langere route moet afleggen. De totale economische voordelen van het MMA worden geraamd op 22 tot 37 miljoen gulden. Die van verbreding van de A16 in combinatie met een autoweg A4 liggen rond de 47 miljoen gulden. Indirecte economische voordelen, zoals de verbetering van het productie- en vestigingsmilieu, zijn minder goed in geld uit te drukken. Ze geven een vergelijkbaar beeld als de directe effecten.

Landbouw

Bij de effecten van de verschillende alternatieven op de landbouw is gekeken naar ruimtebeslag, doorsnijding en bereikbaarheid van kavels en de toekomstmogelijkheden van een bedrijf.

In de toekomst (nulalternatief) komt de landbouw onder druk te staan. Nieuwe infrastructuur leidt tot (met de schaalgrootte van de weg toenemende) negatieve effecten. De mate van het effect van de alternatieven wordt vooral bepaald door de ingreep aan de A4 en veel minder door die aan de A16. De nulplusalternatieven hebben minder gevolgen voor de landbouw dan de alternatieven met een autoweg voor de A4. Deze zijn, doordat zij meer over bestaande wegen lopen en een lager direct ruimtebeslag eisen, op hun beurt gunstiger dan de alternatieven met de A4 als autosnelweg.



Bereikbaarheid hoofdwegenet

Recreatie en bosbouw

Bij de effecten op recreatie en bosbouw spelen twee criteria een rol: aantasting van recreatieve routes (land en water) en aantasting van (recreatieve) bosgebieden door doorsnijding, versnippering, verstoring en verslechtering van de ontsluiting.

In de toekomst (nulalternatief) treden enkele



Halstersch Laag

le lichte verbeteringen op ten opzichte van de huidige situatie. De verschillende alternatieven zullen, afhankelijk van de tracering van nieuwe weggedeelten, recreatieve routes dan wel bosgebieden aansnijden of doorsnijden. De alternatieven met een autoweg voor de A4 tasten recreatie en bosbouw aan; nog sterker geldt dit voor alternatieven die uitgaan van een autosnelweg voor de A4. De A16 geeft weinig verschillen te zien.

Flora, fauna en ecosysteem

Het ontwikkelen, herstellen en instandhouden van natuurwaarden staat in het huidige beleid centraal. De belangrijkste effecten bij aanleg van infrastructuur zijn: vernietiging, versnippering en verstoring van de natuur. In de toekomst (nulalternatief) verbetert de kwaliteit van het biotisch milieu licht. Bij de aanleg van nieuwe infrastructuur speelt de

A4 een hoofdrol wat betreft de effecten op flora, fauna en ecosystemen. Vooral de tracés ten oosten van Halsteren leiden tot grote aantasting, vanwege de doorsnijding en verstoring van het bosgebied op de dekzandrug. De oostelijke autosnelwegvariant in Klutsdorp (K32A) leidt eveneens tot grote aantasting vanwege verstoring van De Dassenberg en het Laag.

De effecten van de meer westelijke traceringen bij Halsteren en Klutsdorp zijn minder negatief. De westelijke nulplusvarianten in Halsteren (inclusief het MMA) hebben de minst negatieve effecten. De autowegvarianten zijn minder belastend voor flora, fauna en ecosysteem dan de autosnelwegvarianten. Verder zijn de effecten in het noorden (zeekleigebied) meestal minder negatief dan in het zuiden (dekzandgebied).

In het A16-gebied zijn de ingrepen in dit opzicht relatief klein.

Landschapsbeeld, cultuurhistorie en archeologie

In de effectbeoordeling is gelet op de mate waarin visueel-landschappelijke, cultuurhistorische en archeologische waarden worden aangetast. Door verschillende autonome ontwikkelingen, zoals de uitbreiding van woningbouw en bedrijventerreinen, zal in de toekomst (nulalternatief) verslechtering optreden.

De effecten van de verschillende alternatieven in het A4-gebied zijn veelal sterker afhankelijk van de tracering (westelijk of oostelijk van kernen) dan van het type weg (autosnelweg of autoweg). Wel geldt dat een autoweg, door het kleinere ruimtebeslag en de toepassing van gelijkvloerse kruisingen, over het algemeen iets minder invloed heeft op het landschapsbeeld dan een autosnelweg. De A16 speelt ook bij dit aspect een ondergeschikte rol.

Geomorfologie, water en bodem

In het huidige beleid streeft men naar behoud of ontwikkeling van de duurzaamheid, identiteit en gebruikswaarde van het landelijk gebied. Hierbij spelen de structuur van de bodem, de instandhouding of verbetering van de waterkwaliteit en -kwantiteit en de bodemkwaliteit een rol.

In de toekomst (nulalternatief) treden geen belangrijke wijzigingen op.

Of de A16 zal worden verbreed of niet maakt weinig uit voor de totaalbeoordeling. Die beoordeling hangt daarom vooral af van hoe de A4 wordt uitgevoerd.

Alternatief 3 (nul/2x3) heeft weinig effecten op het abiotisch milieu, de alternatieven 2 en 4 (nulplus en nulplus/2x3) tasten het enigszins aan, in geval sprake is van een oostelijke omleiding om Halsteren. Bij een westelijke omleiding, zoals bijvoorbeeld bij het MMA het geval is zijn de effecten nega-

tief. Hetzelfde geldt voor de alternatieven 5 en 6 (aw/nul en aw/2x3) met een autoweg voor de A4. Als deze westelijk langs Halsteren wordt gevoerd (H21 of H21A) tast deze het abiotisch milieu sterker aan dan bij een oostelijke tracering (H22 of H23). Een autoweg heeft over het algemeen weer minder grote (negatieve) effecten dan een autosnelweg.

Geluidhinder

Het aspect geluidhinder wordt beoordeeld aan de hand van een tweetal criteria: het aantal geluidgehinderden waarvan de geluidbelasting aan de gevel meer dan 55 dB(A) bedraagt en het oppervlak met een belasting van meer dan 50 dB(A).

Aangezien in het nulalternatief is voorzien in geluidmaatregelen (schermen, geluidarm asfalt) neemt het aantal geluidgehinderden langs de A4 en de A16 tot 2010 af met circa 33 procent. De geluidbelaste oppervlakte zal met zo'n 28 procent dalen.

De alternatieven met de A4 als autoweg (aw/nul, aw/2x3) geven een stijging van het aantal geluidgehinderden met ruim een kwart. Ditzelfde is het geval bij alternatieven met een autosnelweg A4 (asw/nul, asw/2x3). Door een beperktere toename van de geluidbelaste oppervlakte, (15% in plaats van 30%) en doordat geen stiltegebieden worden aangetast, worden de alternatieven met een autoweg voor de A4 evenwel minder ongunstig beoordeeld dan die met een autosnelweg. De andere alternatieven zijn wat betreft de geluidhinder vergelijkbaar met het nulalternatief. De akoestische situatie in het A16-gebied is minder bepalend voor de verschillen tussen de alternatieven.

Geluidwal Halsteren



Luchtkwaliteit

Voor de effecten op de luchtkwaliteit speelt de totale uitstoot (emissies) in het studiegebied een rol. Ook wordt gekeken of de concentratie van enkele schadelijke stoffen de wettelijke grenswaarden overschrijden.

Bij het nulalternatief zal de emissie van stikstofoxiden, koolwaterstoffen en koolmonoxyde onvoldoende afnemen in vergelijking met de landelijke doelstellingen. De emissie van het broeikasgas kooldioxyde zal door de groei van het wegverkeer zelfs toenemen. De wettelijke grenswaarden

betreffende de concentraties van verontreinigende stoffen zullen in 2010 nergens worden overschreden.

Zowel de emissies als de concentraties van verontreinigende stoffen geven in de alternatieven ten opzichte van het nulalternatief, slechts beperkte verschillen te zien. Verbreding van de A16 in combinatie met de aanleg van de A4 als autoweg of autosnelweg (aw/2x3 en asw/2x3) zorgt voor relatief grote verhoging van emissies. Alternatieven waarbij ingrepen aan de A4 of A16 zeer beperkt blijven (nulplus, nul/2x3, nulplus/2x3 en asw/nul) vallen licht negatief uit. Het MMA is het gunstigst.

De concentraties blijven in alle gevallen beneden de gestelde grenswaarden. In die gevallen waarbij de A4 wordt uitgevoerd als autosnelweg (asw/nul, asw/2x3) wordt de grenswaarde het dichtst benaderd.

Sociale aspecten

De gevolgen van het verkeer voor bewoners langs de weg of in de directe omgeving daarvan, worden beschreven aan de hand

Het nulalternatief laat een zeer gering verschil ten opzichte van huidige situatie zien. Voor de N259 worden de problemen in belangrijke mate bepaald door de omvang van het (vracht-)verkeer en de tracering van hoofdwegen door en vlak langs dicht bebouwde gebieden (vooral in Halsteren). Behalve dat leiden belangrijke toevoeringen door de bebouwde kom van Dinteloord, Steenberg en Halsteren. De problemen voor het A16-gebied hebben vooral betrekking op het gebruik van sluiproutes en een verhoogd bewustzijn van risico's door enkele recente omvangrijke ongevallen.

De uiteindelijke effecten van de alternatieven worden vooral bepaald door de gekozen tracering van de A4. De alternatieven met een omlegging bij Halsteren (nulplus, nulplus/2x3 en MMA) worden als matig positief beoordeeld. De aanleg van een autoweg A4 neemt weliswaar lokaal knelpunten weg maar veroorzaakt door de omvang van de ingreep nieuwe effecten: toename van de visuele hinder, gedwongen vertrek en barrièrewerking. De autoweg-alternatieven A4 (aw/nul, aw/2x3) worden daarom matig negatief beoordeeld. Bij een autosnelweg voor de A4 (asw/nul, asw/2x3) zijn deze effecten sterker.

Vervoer gevaarlijke stoffen

Bij een ongeval met gevaarlijke stoffen kunnen er in de directe omgeving doden vallen en/of milieuwaarden worden aangetast. Hierbij worden zowel individuele risico's als groepsrisico's in de beoordeling afgewogen.

In het nulalternatief worden de maximaal toelaatbare risico's in 2010 overschreden op een aantal locaties in Halsteren, Steenberg, Klutsdorp en Zevenbergschen Hoek. De meeste alternatieven leveren een verbetering van de situatie op. De mate van verbe-



Sluipverkeer tussen A16 en A17

van zes sociale aspecten: bereikbaarheid, barrièrewerking, sociale veiligheid, subjectieve verkeersveiligheid, visuele hinder en gedwongen vertrek.



Zevenbergschen Hoek

tering is sterk afhankelijk van de gekozen tracering voor de A4. Bij de alternatieven met een autoweg of autosnelweg (aw/nul, aw/2x3, asw/nul) kunnen vrijwel alle risicoknelpunten worden opgelost. Bij alternatief 8 (asw/2x3) treden helemaal geen knelpunten meer op.

Secundaire milieu-effecten

Secundaire effecten treden op als gevolg van de aanleg en het gebruik van de nieuwe of verbeterde verbinding. Deze milieu-effecten treden op buiten het studiegebied. Er bestaan verkeersonafhankelijke en verkeersafhankelijke effecten. Verkeersonafhankelijke effecten worden bepaald aan de hand van de benodigde hoeveelheid grondstoffen. De verkeersafhankelijke effecten hebben te maken met het gebruik van de weg, zoals

milieuhinder door toename van de economische activiteiten.

De grootste effecten zijn te verwachten bij de alternatieven met een autosnelweg voor de A4 (asw/nul, asw/2x3) vanwege de hoeveelheden benodigde grondstoffen. Bovendien ontstaat bij deze alternatieven de grootste kans op beleidsmatig ongewenste ruimtelijk-economische ontwikkelingen in het A4-gebied, hoewel in het huidige beleid hieraan beperkingen zijn opgelegd. De overige alternatieven hebben (matig) negatieve effecten.

Effect-vergelijking

Een goede menings- en besluitvorming vraagt om een vergelijking van de verschillende alternatieven. Het belangrijkste criterium bij de keuze is of (de variant van) het betreffende alternatief de knelpunten oplost. Door de plus- en minpunten voor de eerder geschreven aspecten op een rij te zetten worden de alternatieven met elkaar vergeleken. Hoewel de verschillende aspecten voor iedereen in belang kunnen verschillen levert dit overzicht wel een totaalbeeld op van de verschillende alternatieven. Wat betreft de verbeteringen aan de A4 is steeds uitgegaan van de meest oostelijke varianten bij de woonkernen.

Alternatieven

alternatief 1: nulalternatief

Het nulalternatief beschrijft de situatie als geen nieuwe maatregelen worden genomen. Het is het zogeheten referentie-alternatief, dat dient als basis voor de vergelijking van de andere alternatieven. In het nulalternatief neemt de congestie op de A16 en de N259/A4 verder toe en blijven ook verkeersveiligheidsproblemen bestaan. Vooral langs het zuidelijke deel van de A4/N259 ontstaan grote knelpunten op het gebied van barrièrewerking, geluidhinder en vervoer van gevaarlijke stoffen.

alternatief 2: nulplusalternatief

Deze ingreep zorgt voor zowel matig positieve als matig negatieve effecten. Het alternatief levert met name voordelen op voor het onderliggende wegennet. Vooral bij Halsteren, waar het doorgaande verkeer om de bebouwde kom wordt geleid, en bij Zevenbergschen Hoek, waar het sluipverkeer afneemt, heeft dit alternatief een posi-

tieve invloed op de woonkwaliteit. De totale verkeersveiligheid op de A16 verbetert licht. Op de A4 neemt het aantal verkeersslachtoffers dankzij de omlegging Halsteren beperkt af. De effecten op ruimtelijke ordening, landbouw, recreatie en luchtkwaliteit zijn matig negatief. Duidelijk negatief zijn de effecten op natuur en landschap. Op de A4 verbetert de bereikbaarheid - met name ter hoogte van Halsteren - aanzienlijk. Op de A16 blijft de kans op vertraging hoog.

alternatief 3: nul/verbreding 2x3

Dit alternatief leidt tot een congestievrije A16 met een (matig) positief effect op de ruimtelijke en economische ontwikkelingen. De emissie van luchtverontreinigende stoffen stijgt licht. Voor het A4-gebied blijven de problemen ongeveer gelijk aan het nulalternatief.

alternatief 4: nulplus/verbreding 2x3

In dit alternatief ontstaat evenals bij alternatief 3 een congestievrije A16 met daaraan gekoppeld matige economische voordelen. De emissies van luchtverontreinigende stoffen nemen licht toe. Met de keuze voor een oostelijke omlegging bij Halsteren verbetert het woon- en leefmilieu in deze woonkern. Wat betreft natuur en landschap, landbouw en recreatie scoort dit alternatief (matig) negatief.

alternatief 5: autoweg/nulalternatief

De A16 blijft in dit alternatief een zwaar belaste weg met de bij het nulalternatief geschetste problemen. De aanleg van een autoweg voor de A4 leidt niet tot een wezenlijke verbetering van de bereikbaarheid over het hoofdwegennet, omdat deze autoweg verkeer van het onderliggend wegennet zal aantrekken. De verkeersveiligheid verbetert daardoor wel. Ook de knelpunten wat betreft het vervoer van gevaarlijke stoffen worden voor een groot deel weggenomen. Het totaalbeeld van dit alternatief op de

overige aspecten leidt tot een (matig) negatief oordeel.

alternatief 6: autoweg/verbreding 2x3

Bij dit alternatief is de A16 congestievrij en de kans op vertraging op de A4 is bijna tot de streefwaarde teruggebracht. Er treden positieve effecten op voor de economie, de verkeersveiligheid en de risico's bij het vervoer van gevaarlijke stoffen. Negatief zijn de effecten op de luchtverontreiniging, landbouw, natuur en landschap en sociale beleving.

alternatief 7: autosnelweg/nulalternatief

De congestie op zowel de A4 als de A16 kan met dit alternatief verdwijnen. Verkeer dat gebruik maakt van de A16 zal deels voor de A4 kiezen. In dit alternatief is de reistijd via de doorgaande routes A4 en A16 vrijwel gelijk. Hierdoor ontstaat een situatie waarin de restcapaciteit, die op de A16 zou ontstaan, weer wordt opgevuld. De kans op vertraging op de A16 zal daardoor weer toenemen. Dit maakt het verkeerssysteem kwetsbaar. De A16 blijft een zwaar belaste en onveilige wegverbinding. Van groot belang is ook de keuze bij Steenbergen. Een westelijke tracering leidt tot een iets langere reistijd waardoor minder verkeer van de A16 naar de A4 verschuift.

De economische effecten van dit alternatief zijn zeer positief, de ruimtelijke structuur wordt goed ondersteund, de verkeersveiligheid verbetert en de risico's bij het vervoer van gevaarlijke stoffen verminderen. Daar tegenover staan zeer negatieve effecten voor natuur en landschap en grote negatieve effecten voor de woonkwaliteit langs de A4.

alternatief 8: autosnelweg/verbreding 2x3

Dit alternatief zorgt voor het opheffen van de congestie langs beide wegen. Het oordeel over de verkeersveiligheid in beide gebieden is zeer positief en ook de ruimtelijke en economische effecten zijn positief. De autosnelweg voor de A4 zorgt echter voor grote

Integrale effectvergelijking alternatieven.

Aspect	Alternatief: A4 A16	1 nul/ nul	2 nul+/ nul+	3 nul/ 2x3	4 nul+/ 2x3	5 AW/ nul	6 AW/ 2x3	7 ASW/ nul	8 ASW/ 2x3	9 MMA
Verkeer en vervoer		0	+	+	++	+	++	+++/ [++] ¹	+++	++
mobiliteit (autokilometrage)		100*	100,4	101,5	101,5	100,3	101,9	101,8	103,0	99,6
bereikbaarheid		0	+	+	++	0	++	+++	+++	++
veiligheid (slachtoffers)		100*	96,4	100,8	96,5	93,3	93,6	92,5	92,5	96,9
Ruimtelijke ordening		0	-	+ / ++	0 / +	- / --	0	0	0	0 / +
verstedelijkingsbeleid		0	0	++	++	+	++	+++	+++	++
bundeling		0	-	0	-	--	--	---	---	-
Economie		0	0	+	+	0 / +	+ / ++	+++ / [++] ¹	+++	+
direct (f x mln per jaar)		0	0	22	22	32	47	72-98	85	22-37
indirect		0	0	+	+	0	+	+++	+++	+
Landbouw		0	-	-	--	--	--	---	---	--
Recreatie en bosbouw		0	-	0	--	--	--	---	---	0
Flora, fauna en ecosysteem		0	--- / [-] ²	0 / -	-	--	--	---	---	- / 0
Landschapsbeeld, cultuurhistorie en archeologie		0	-	0	-	- / [-] ³	- / [-] ³	- / [---] ⁴	- / [---] ⁴	-
Geomorfologie, water en bodem		0	- [---] ⁵	0	- [---] ⁵	- [---] ⁶	- [---] ⁶	--	--	--
Geluid en trillingen		0	0	0	0	-	-	---	---	0
gehinderden oppervlakte		100* 100*	96 105	100 105	94 109	130 114	130 114	128 127	124 130	96 95
Luchtkwaliteit		0	-	-	-	0	--	-	--	+
Rangorde		3	4	6	6	2	7	5	8	1
Sociale aspecten		0	+	0	+	-	-	--	--	+
Vervoer gevaarlijke stoffen		0	+	0	+	++	++	+++	+++	+
Rangorde		7	5	6	5	4	3	2	1	5
Secundaire milieu-effecten		0	0	-	-	0	-	--	---	-
Kosten (f x mln)	A4	0	50	0	50	165	165	340	340	40
	A16	0	200	270	270	0	270	0	270	270

+++ zeer positief effect, - matig negatief effect,
 ++ positief effect, -- negatief effect,
 + matig positief effect, --- zeer negatief effect.
 0 neutraal,

*) indexcijfer

¹) Bij variant S31

²) Bij variant H11 en H11A

³) Bij variant H22

⁴) Bij variant H31

⁵) Bij variant H11 en H11A

⁶) Bij variant H21 en H21A

versnippering, doordat hij niet bundelt met andere wegen. De effecten op natuur en landschap en het woonklimaat in het A4-gebied zijn zeer negatief respectievelijk negatief en de luchtverontreiniging neemt toe.

alternatief 9: Meest milieuvriendelijk alternatief

De A16 wordt in dit alternatief congestievrij, de vertraging op de A4 is maar beperkt. Er blijft sluipverkeer bestaan, met name bij Halsteren en Oud-Gastel. De effecten op de economie, de verkeersveiligheid en het risico bij vervoer van gevaarlijke stoffen zijn matig positief. De luchtverontreiniging neemt door de maximumsnelheid van 100 km/uur af en de aantasting van natuur en landschap is relatief beperkt.

Varianten

Tot nu toe is steeds ingegaan op de alternatieven. De precieze tracering van de A4 en de A16 is uitgewerkt in varianten, die lokaal verschillen (zie de kaarten op pag.3 en 4). Voor de A4 moeten de varianten per traject-deel beoordeeld worden.

Traject Dinteloord

Hier zijn alleen varianten voor een autosnelweg. Voor het verkeer en vervoer verschillen de varianten slechts gering. De variant D32 heeft minder negatieve effecten voor de sociale beleving, de landbouw en het landschapsbeeld dan D31.

Traject Steenberg

Bij een autoweg wordt variant S21 beter beoordeeld, vanwege sociale beleving, vervoer van gevaarlijke stoffen, geluidhinder en verkeer en vervoer. S22 scoort beter op de aspecten ruimtelijke ordening, natuur en landschap en landbouw. Voor een autosnel-

weg wijzen de effecten op het verkeer en vervoer en de woonkwaliteit in de richting van variant S31. De varianten S32 en S32A hebben minder ongunstige effecten op de landbouw en landschappelijke inpasbaarheid en scoren minder negatief op flora, fauna en bodem. De effecten op flora en fauna zijn voor variant S32A negatiever dan voor S32.

Traject Klutsdorp

Bij Klutsdorp zijn alleen varianten voor de autosnelweg. K31 is minder negatief ten aanzien van flora, fauna en recreatie. K32 en K32A hebben minder nadelen voor de landschappelijke inpassing, landbouw en sociale beleving. K32A heeft zeer grote negatieve invloed op aangrenzende natuurgebieden. Verkeerskundig zijn geen noemenswaardige verschillen te signaleren.

Varianten A4-gebied.

TRAJECT	NULPLUS	AUTOWEG	AUTOSNELWEG
Dinteloord	-	D21 geen varianten	D32 landbouw, woon- en leefmilieu en landschapsbeeld
Steenbergen	-	S21 verkeer en woon- en leefmilieu S22 Ruimtelijke ordening (bundeling), landbouw, flora/ fauna, cultuurhistorie en landschapsbeeld	S31 verkeer en woon- en leefmilieu S32 landbouw, flora/ fauna S32A landschapsbeeld
Klutsdorp	-	K21 geen varianten	K31 flora/fauna en recreatie K32 landschapsbeeld, sociaal aspect en cultuurhistorie K32A landbouw
Halsteren	H11(A) ruimtelijke ordening, recreatie en flora / fauna H12 verkeer, geluid, sociale beleving H13 vervoer gevaarlijke stoffen, geluid sociale beleving en cultuurhistorie	H21(A) ruimtelijke ordening, geluid en flora / fauna H22 verkeer, landschapsbeeld, geomorfologie en sociale beleving H23 vervoer gevaarlijke stoffen en cultuurhistorie	H31 geomorfologie H32 landschapsbeeld, woon- en leefmilieu cultuurhistorie, ruimtelijke ordening H32A landbouw, flora/ fauna, woon- en leefmilieu, cultuurhistorie, geomorfologie, ruimtelijke ordening



Klutsdorp en Dassenberg

Traject Halsteren

Bij de nulplusvarianten is H12 verkeerskundig de gunstigste. Deze variant doorsnijdt echter het waterwingebied Halsteren.

H11(A) is relatief gunstig wat betreft ruimtelijke ordening en flora en fauna. De meest oostelijke variant H13 is het minst schadelijk vanwege het aantal geluidgehinderden, de landschappelijke inpassingsmogelijkheden en het risico voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Beide oostelijke varianten zijn zeer ongunstig voor het aspect natuur.

Als de A4 als autoweg wordt uitgevoerd leidt tot vrijwel hetzelfde beeld.

Bij de autosnelwegvarianten worden H32 en H32A minder negatief beoordeeld dan H31. Worden H32 en H32A vergeleken, dan spreken de landschappelijke inpasbaarheid, de schade aan de landbouw, de geomorfologische en cultuurhistorische waarden, het aantal geluidgehinderden, het vervoer van

gevaarlijke stoffen en de sociale aspecten in het voordeel van variant H32A.

Verkeerskundig scoren alle autosnelwegvarianten gelijk.

Bij de A16 beperken de verschillende varianten zich tot het aantal aansluitingen. Een aansluiting lijkt voldoende waarbij een aansluiting bij Zevenbergschen Hoek op de A16 een lichte voorkeur heeft ten opzichte van een bij Moerdijk op de A17.

Besluitvormingsprocedure

Zoals in de inleiding reeds is aangegeven, is met het verschijnen van deze Trajectnota nog geen beslissing over de verbeteringsplannen voor de A4 en de A16 genomen. Het is een tussenstation in de menings- en besluitvorming rondom deze wegen. In bijgaande figuur staat de gehele besluitvormingsprocedure in schema weergegeven. Alvorens de minister van Verkeer en Waterstaat een tracébesluit neemt zullen nog enkele stappen worden genomen.

De Trajectnota A4/A16 ligt ter visie in gemeentehuizen en openbare leesalen van de gemeenten Bergen op Zoom, Breda, Dinteloord en Prinsenland, Fijnaart en Heijningen, Halsteren, Hooge en Lage Zwaluwe, Klundert, Prinsenbeek, Steenberg, Terheijden en Zevenbergen, bij de Waterschappen Mark en Weerij, Land van Nassau en Het Scheldekwartier, De Hoogheemraadschappen Alm en Biesbosch en West-Brabant, in het Provinciehuis en bij Rijkswaterstaat, Directie Noord-Brabant in 's-Hertogenbosch.

Op verzoek van de minister treedt het Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur op als onafhankelijke inspraakinstantie.

Er zullen in het kader van de inspraak voorlichtingsavonden en hoorzittingen worden gehouden. De data van de voorlichtingsavonden worden via de pers bekendgemaakt. Iedereen kan deze voorlichtingsavonden bezoeken.

Een ieder kan een schriftelijke inspraakreactie sturen naar het Secretariaat Inspraak A4/A16. Personen die een inspraakreactie naar aanleiding van de

Startnotitie ter visie	(juni 1992)	
Inspraak en advies Cie-m.e.r.		2
Vaststellen Richtlijnen	(november 1992)	1-3
Opstellen Trajectnota Bestuurlijk overleg		
Akkoordverklaring door Bevoegd Gezag en Tervisielegging		4
Voorlichting, inspraak, hoorzittingen, overleg met Overlegorgaan Ver- keersinfrastructuur (OVI) Advisering door Cie-m.e.r., wettelijke adviseurs, gemeenten, provincie en waterschappen		2-8
Standpuntbepaling en Ontwerp-tracébesluit		3
Tervisielegging, inspraak, standpunt- bepaling gemeenten, provincie en waterschappen		2
Tracébesluit		1,75
Beroepsmogelijkheid bij Raad van State		

↑
Wettelijk vastgestelde
termijnen in maanden

Trajectnota A4/A16 hebben ingediend kunnen - wanneer zij daartoe de wens te kennen geven - voor de hoorzitting uitgenodigd worden, alwaar ze de inspraakreactie mondeling kunnen toelichten. Het Secretariaat Inspraak bundelt de inspraakresultaten en brengt de resultaten ter kennis van de minister van Verkeer en Waterstaat.

De minister van Verkeer en Waterstaat neemt, op basis van de Trajectnota, de uitgebrachte adviezen en aan de hand van de (gebundelde) inspraakreacties, in overeenstemming met de minister van Volksgezondheid, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, een Ontwerp-Tracébesluit over de verbetering van de A4 tussen Dinteloord en Bergen op Zoom en de A16 tussen Moerdijk en Breda. Dit besluit wordt vervolgens ter inzage gelegd, waarna opnieuw inspraak mogelijk is. Ook overheden kunnen opnieuw reageren en aangeven of zij bereid zijn om het gekozen alternatief in hun ruimtelijke plannen op te nemen. Tenslotte neemt de minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de minister van VROM het definitieve Tracébesluit.

Tegen dit tracébesluit is beroep mogelijk bij de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Inspraakreacties kunnen worden gericht aan:

Secretariaat Inspraak A4/A16
Kneuterdijk 6
2514 EN Den Haag